DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 marca — Nr. 5. — Rok 1928.

T R E Ś Ć:

Sprawy ogólno administracyjne i prawne.

Nr. 38. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1927 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych.

Nr. 39. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 lutego 1928 r. w sprawie utworzenia Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji K. P. w Warszawie.

Nr. 40. W sprawie przenoszenia pracowników kontraktowych i przyznawania im kosztów przeniesienia.

Nr. 41. W sprawie interwencyj pracowników kolejowych w Ministerstwie Komunikacji, w sprawach służbowych.

Nr. 42. W sprawie ulg przejazdowych pracowników kolejowych oraz ich rodzin.

Sprawy finansowe.

Nr. 43. W sprawie wydania nowych przepisów o rewizji kas.

Sprawy handlowo-taryfowe.

Nr. 44. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część I.

Nr. 45. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Dodatek I do taryfy towarowej część I i część II zeszyt 2 i do Przepisów Kierunkowych.

Nr. 46. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Dodatek I do taryfy towarowej, część II zeszyt 1 na przewóz węgla kamiennego i t. p.

Nr. 47. Polsko-węgierski Związek kolejowy.

Nr. 48. W sprawie sprostowania Wykazu odległości Taryfowych.

Sprawy eksploatacyjne.

Nr. 49. W sprawie przepisów o korzystaniu z wagonów restauracyjnych.

Nr. 50. W sprawie zmiany systemu hamulca na C. S. D.

Nr. 51. W sprawie przyłączenia odcinków Tarnobrzeg — Sobów z przylegającą częścią szlaku Sobów—Sandomierz i Sobów — Rozwadów do Dyrekcji Radomskiej.

Sprawy służby drogowej i urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

Nr. 52. W sprawie objazdów okresowych dokonywanych przez Komisje Dyrekcyjne.

Nr. 53. W sprawie przechowywania podkładów.

Zawiadomienia.

Wykaz ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w „Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej" dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Ruch służbowy w Dyrekcjach P. K. P.: mianowania, przeniesienie w stan spoczynku, konkursy.

Unieważnienie biletu okresowego.

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

38.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1927 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych.

(przedruk z Dz. Ust. R. .P Nr. 16 z dnia 17 lutego 1928)

Na podstawie art. 102 i 103 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U .R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 137, poz. 1142 i 1143) zmienia się w następujący sposób:

1) w ustępie 2) § 16 wymienionych rozporządzeń należy umieścić zamiast słów: „nadzorcy toru i t. p.", słowa „zawiadowcy odcinka i t. p.".

2) Ustęp 3) § 16 wymienionych rozporządzeń otrzymuje następujące brzmienie:

„3) Diety wynoszą dziennie dla pracowników nieetatowych, stałych dziennie płatnych, zaliczonych do:

kategorji płacy 1 . . . . 9 zł.
kategorji płacy 2, 3, 4 . . . . 7 zł.
kategorji płacy 5, 6, 7, 8 . . . 5 zł.

Przy podróżach służbowych i delegacjach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego zwiększa się djety o 20%. Postanowienie to nie ma zastosowania do podróży służbowych i delegacyj, odbywanych na obszarze województwa śląskiego przez pracowników dziennie płatnych, mających na tym obszarze zwykłe miejsce służbowe".

3) w § 17 zdaniu drugiem wymienionych rozporządzeń należy zamiast słów: „150% normalnego miesięcznego zarobku łącznie z dodatkiem rodzinnym"— umieścić słowa: „u pracowników samotnych 75%, zaś u pracowników żonatych lub wdowców z dziećmi (t.j. pobierających dodatek rodzinny) 150% normalnej miesięcznej płacy w wymiarze dla samotnego (t. j. bez dodatku rodzinnego), zwiększonej o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru województwa śląskiego, względnie do stolicy lub obszaru tego województwa, jak również przy przesiedleniu w obrębie tego województwa".

4) Ustęp drugi § 17 wymienionego rozporządzenia z dnia 14 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 137, poz. 1143) zaczynający się od słów: „W wypadkach wyjątkowych....." skreśla się.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obwiązującą postanowienia zawartego w punkcie 2) §1 od dnia 10 listopada 1927 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

39.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 23 lutego 1928 r. Nr. V. 11740/16a/27 w sprawie utworzenia Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji K. P. w Warszawie.

§ 1.

Na zasadzie art. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych, ustanawiam odrębny urząd pod nazwą „Kierownictwo Budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie" w celu kierowania budową gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

§ 2.

Szczegółowy ustrój i zakres działania tego urzędu określa załączony Regulamin Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, stanowiący integralną część niniejszego rozporządzenia.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dn. ogłoszenia.

Załącznik do Rozporządzenia.

REGULAMIN

Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

§ 1. „Kierownictwo Budowy" jest organem Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie organizacyjnie równorzędnym Oddziałom Drogowym i pracuje pod kierownictwem i nadzorem Wydziału Drogowego Dyrekcji.

§ 2. Skład kierownictwa ustala się następujący:

1 Kierownik Budowy (inżynier względnie architekt),
1 Zastępca Kierownika (inżynier, architekt wzgl. technik),
1 technik,
2 rysowników,
1 asesor (rachmistrz, magazynier i sekretarz w jednej osobie),
1 starszy kancelista,
1 woźny,
Razem 8 osób.

Płace personelu ustali osobne rozporządzenie.

Personel zasadniczo jest kontraktowy, angażowany według normalnych kontraktów i opłacany według stawek miesięcznych, ustalonych wspomnianem rozporządzeniem.

§ 3. Koszta utrzymania biura, t. j. płace personelu i wydatki rzeczowe tego biura pokrywa się z sum przewidzianych rocznemi budżetami na budowę gmachu Dyrekcji K. P.

§ 4. Zadaniem Kierownictwa jest samodzielne prowadzenie wszystkich robót budowlanych i instalacyjnych w czasie trwania budowy i wszelkich innych robót na terenie budowy jak torowych i t. p. dla budowy gmachu Dyrekcji K. P. w Warszawie, a w szczególności:

a) pilnowanie wykonywania umów przez przedsiębiorców i kierownika technicznego, którym na mocy zawartej z nim umowy jest profesor Lalewicz;
b) czuwanie, żeby roboty były wykonywane według zatwierdzonych przez Dyrekcję K.P. projektów, technicznych warunków, z właściwych materjałów, technicznie poprawnie i podczas wykonywania z zachowaniem warunków bezpieczeństwa;
c) wykonywanie czynności administracyjnych, które będą poruczone Kierownictwu przez Dyrekcję;
d) staranie o dostarczenie we właściwym czasie przedsiębiorcom materjałów do budowy, których dostarczenie obowiązuje Dyrekcję K. P. a także detali projektów i innych danych potrzebnych przedsiębiorcom do wykonywania robót;
e) prowadzenie według przepisów obowiązujących w Dyrekcji K. P. całej rachunkowości pieniężnej i materjałowej, wszystkich pomiarów, przyjęcia robót, materjałów, wydawanie ich przedsiębiorcom i t. d. z zestawieniem aktów, rachunków i wszystkich dokumentów płatniczych, prowadzenie ksiąg i t. p. tak dla

samej budowy, jak i związanej z istnieniem urzędu Kierownictwa.

Wyszczególnione w punkcie „b" zadania Kierownictwa w sensie technicznym nie zmieniają i nie zmniejszają obowiązków kierownictwa technicznego budową gmachu przez profesora Lalewicza, nad wykonaniem przez którego umowy. Kierownictwo winno czuwać, swoje wymagania techniczne z nim uzgadniać, a w razie rozbieżności poglądów i nieuzgodnienia ich, przedstawiać kwestje sporne w normalnym porządku do rozstrzygnięcia Dyrekcji.

§ 5. Poza wyszczególnionemi wyżej specjalnemi obowiązkami, Kierownictwo — jako utworzone na prawach Oddziału Drogowego, obowiązuje „Regulamin Oddziałów D. K. P." we wszystkich punktach, jakie mogą być do robót przy budowie gmachu Dyrekcji z niego zastosowane.

Kierownik Budowy posiada wszystkie kompetencje i obowiązki Naczelnika Oddziału Drogowego w zakresie spraw technicznych, osobowych, finansowych i gospodarczych, zastrzeżone Regulaminem Oddziałów D. K. P. Naczelnikom Oddziałów Drogowych.

§ 6. Cała biurowość i rachunkowość Kierownictwa winna być prowadzona według przepisów ustalonych dla Oddziałów Drogowych D. K. P.

40.

Nr. I. 1775/2/28 z dnia 20 lutego 1928 r. W sprawie przenoszenia pracowników kontraktowych i przyznawania im kosztów przeniesienia.

Z istoty stosunku umownego pracownika kontraktowego wynika, że przyjmuje on na siebie pewne ściśle określone obowiązki, wszelka więc zmiana tych obowiązków, a zatem i zmiana miejsca ich pełnienia, wymaga zawarcia z nim nowej umowy, w której wyraża on swą zgodę na pełnienie obowiązków w innej, niż dotychczas miejscowości. Z tych powodów nie może on, w razie objęcia służby w innej miejscowości, rościć sobie zasadniczo prawa do kosztów przeniesienia.

W wyjątkowych wypadkach względy służbowe (n. p. zapoznanie pracownika kontr. z całokształtem służby danego działu przed przyjęciem go na etat, użycie go na odpowiedniem stanowisku i t. p.) mogą jednak wymagać przeniesienia pracownika kontraktowego do innej miejscowości, w którym to wypadku trudno wymagać, aby pracownik taki przenosił się na własny koszt. Względy powyższe skłaniają Ministerstwo Komunikacji do zezwalania w takich **wyjątkowych wypadkach** na przenoszenie pracowników kontraktowych jakoteż przyznawanie im kosztów przeniesienia.

W tych wypadkach, w których władza przyjmuje do służby nowego pracownika kontraktowego i już z góry przewiduje przenoszenie takiego pracownika do różnych miejscowości, należy w umowie w stosownem miejscu formularza dodać nowy ustęp w następującem brzmieniu:

„Pan.... może być przeniesiony od innej miejscowości, na co wyraża Pan zgóry swą zgodę, a w razie przeniesienia przysługuje mu zwrot kosztów przeniesienia wedle norm, ustalonych dla funkcjonarjuszów państwowych, pobierających uposażenie grupy...."

Zgoda pracownika na przeniesienie winna być wyrażona na piśmie.

W wypadkach, gdy w umowie takiego postanowienia nie dodano i następnie okazuje się konieczność przeniesienia pracownika kontraktowego należy zawrzeć z nim umowę nową, w której w stosownem miejscu należy dodać nowy punkt następującej treści:

„Z powodu przeniesienia z ... (poprzednie miejsce służbowe) do.... (nowe miejsce służbowe) otrzyma Pan .... zwrot kosztów przeniesienia, wedle norm ustalonych dla funkcjonarjuszów państwowych, pobierających uposażenie grupy...."

Ministerstwo Komunikacji zastrzega sobie **wyrażenie zgody w każdym poszczególnym wypadku**, w którym pracownikowi kontraktowemu mają być przyznane koszta przeniesienia, wobec czego Dyrekcje (Kierownictwo, Zarząd) powinny przed przyznaniem tych kosztów zwracać się tu z uzasadnionym wnioskiem.

41.

Nr. I. 24277/27 z dnia 28 lutego 1928 r. W sprawie interwencyj pracowników kolejowych w Ministerstwie Komunikacji, w sprawach służbowych.

Rozporządzeniami z d. 13/XII. 1920 Nr. 51791/I/1, z dnia 4/III. 1922 Nr. I. 19148/2/22 i z dn. 3/IV. 1924 Nr. I. 4821/24, uregulowaną została kwestja interwencji poszczególnych pracowników kolejowych względnie delegacyj tych pracowników, w Ministerstwie Komunikacji.

W uzupełnieniu cytowanych rozporządzeń, dotyczących zasadniczo interwencyj w sprawach osobistych względnie prywatnych, zarządza się, że wszyscy pracownicy Dyrekcyj Kolei Państwowych, (wzgl. podległych jej organów) do Naczelników Wydziałów włącznie, winni także w każdym wypadku **wyjazdu służbowego** do Ministerstwa Komunikacji, uzyskać **pisemne upoważnienie** ze strony Prezesa Dyrekcji wzgl. jego zastępcy, w którem to upoważnieniu wskazane być mają (przynajmniej ogólnie) sprawy, w których poruczoną została interwencja danemu pracownikowi.

Z upoważnieniem takiem winien pracownik zaraz po przybyciu do Ministerstwa zgłosić się w Wydziale Prezydjalnym, u urzędnika informacji (pokój Nr. 19).

Urzędnik Informacji zatrzyma u siebie dostarczone mu pisemne upoważnienie D. K. P. i skieruje przybyłego służbowo pracownika do właściwego Departamentu wzgl. Wydziału, wydając mu równocześnie ze swej strony kartkę z uwidocznieniem wymienionego przez D. K. P. przedmiotu interwencji.

Kartkę tę winien przybyły pracownik okazać każdemu Dyrektorowi Departamentu wzgl. Naczelnikowi Wydziału, do którego zostanie skierowany. Pracownik, któryby zjawił się w Ministerstwie bez pisemnego upoważnienia D. K. P. i bez zgłoszenia się u urzędnika informacji, nie mógłby być wogóle dopuszczony do interwencji.

Postanowienia powyższe stosują się analogicznie także w wypadkach przyjazdów pracowników dyrekcyjnych na wezwanie Ministerstwa Komunikacji.

42.

Nr. Pr. 2523/28 z dnia 8 marca 1928 r. W sprawie ulg przejazdowych pracowników kolejowych oraz ich rodzin.

Wobec licznych zapytań poszczególnych Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie korzystania przez pracowników oraz ich rodziny z poszczególnych klas pociągów przy przejazdach bezpłatnych względnie ulgowych, — Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

1) Prawo do korzystania z klasy I przysługuje pracownikom posiadającym grupy uposażenia od IV — VI włącznie; z klasy II od VII — IX grupy włącznie, z klasy III — wszystkim pozostałym.

Kandydaci kolejowi pobierający uposażenie procentowe pewnych grup uposażenia korzystają z tej klasy, która w myśl powyższego podziału danej grupie przysługuje.

2) Niezależnie od powyższego podziału Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż ci pracownicy, którzy **przed dniem 1 lipca 1920 r.** służyli na P. K. P. i **podówczas** bądź to z tytułu zajmowanego stanowiska, bądź też z tytułu posiadanego stopnia służbowego, korzystali z biletów klasy wyższej, niż ta, która należałaby się im według obecnego podziału, będą bez względu na posiadaną obecnie grupę uposażenia wyjątkowo korzystali wraz z rodzinami z przejazdów w tej wyższej klasie i nadal.

Wyłączeni natomiast z powyższego wyjątkowego przywileju są ci pracownicy, którzy zostali w drodze dyscyplinarnej zdegradowani, lub dobrowolnie wyrazili zgodę na obniżenie grupy uposażenia, oraz ci, którzy mieli przerwę w służbie, niezależnie od tego, czy przy ponownem wstąpieniu do służby otrzymali dawniej posiadaną grupę uposażenia, czy też niższą. Wymienieni korzystać mają z tej klasy, która przysługuje posiadanej przez nich obecnie grupie uposażenia.

3) Emeryci kolejowi wraz z rodzinami oraz wdowy i sieroty po pracownikach kolejowych tak czynnych, jak i emerytowanych, korzystać będą z tej klasy, z której korzystali jako pracownicy w chwili przejścia w stan spoczynku, względnie w chwili śmierci pracownika.

SPRAWY FINANSOWE.

43.

Nr. II. 873/6/28 z dnia 27 lutego 1928 r. W sprawie wydania nowych przepisów o rewizji kas.

Z dniem 1 maja b. r. zaczną obowiązywać nowe przepisy o rewizji kas; z powyższym terminem uchyla się przepisy dla kontrolerów kasowych z r. 1923, obowiązujące obecnie.

Równocześnie ulegną pewnym, jednak niezasadniczym zmianom formularze F. N. 141 do 149.

Formularze w układzie nowym wolno jednak zamawiać dopiero po całkowitem wyczerpaniu zapasów formularzy, używanych obecnie.

W przepisy nowe należy zaopatrzyć wszystkie kasy manipulacyjne i stacyjne i wszystkie zainteresowane miejsca służbowe, oprócz tego powinien pewien zapas przepisów pozostać w Dyrekcji na składzie.

Drukiem przepisów zajmie się Dyrekcja K. P. w Stanisławowie, do której należy kierować odpowiednie zamówienia. Kosztami druku Dyrekcja ta obciąży rachunek Dyrekcji Warszawskiej, która zarachuje wydatek na dział 2. rozdz. 9 § 10. poz. 1

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

44.

Nr. III. C. 1252/28 z dnia 13 lutego 1928 r. Czesko-słowacko-Polski Związek Kolejowy.

Taryfa towarowa, część I obowiązująca od 1 września 1927 r.

Uzupełnienie.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 lutego 1928 r., rozdział VII wymienionej taryfy na str. 24, przy końcu uzupełnia się nowym ustępem o brzmieniu następującym:

15. Przewoźne, obliczone według stawek tablicy A w myśl postanowień p. 14 a) i 14 b), obniża się odpowiednio do waluty taryfowej o 30 h albo 8 gr od wagonu i kilometra. Obniżka ta oblicza się według stawek tablicy odległości taryfowych A za przebieg wagonu na linjach czeskosłowackich kolei państwowych od albo do punktu granicznego wskazanego w Przepisach Kierunkowych.

45.

Nr. III. C 1049/28 z dnia 17 lutego 1928 r. Czesko-słowacko-Polski Związek Kolejowy.

Dodatek I do taryfy towarowej, część I i część II, zeszyt 2 i do Przepisów kierunkowych.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 lutego 1928 r. wchodzą w życie dodatki I do taryfy towarowej, część I, część II, zeszyt 2 i do Przepisów kierunkowych.

Dodatek I do taryfy, część I, zawiera zmiany i uzupełnienia postanowień specjalnych do Konwencji Międzynarodowej i postanowień taryfowych.

Dodatek I do taryfy, część II, zeszyt 2, zawiera skreślenia i zmiany poszczególnych stawek taryfowych, nazw stacyj i odległości oraz nowe taryfy na miejsce dotychczasowych Nr. 4a i 4b (żelazo i stal, (5) maszyny rolnicze, (8) cynk i nową tablicę odległości C.

Dodatek I do Przepisów kierunkowych zawiera zmiany i uzupełnienia.

46.

Nr. III. C. 1475/28 z dnia 18 lutego 1928 r. Czesko-słowacko-Polski Związek Kolejowy.

Dodatek I do taryfy towarowej, część II, zeszyt 1 na przewóz węgla kamiennego i t. p. obowiązującej od 1 września 1927 r.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 marca 1928 r. wchodzi w życie dodatek I do wymienionej taryfy towarowej.

Dodatek ten zawiera zmiany i uzupełnienia postanowień specjalnych do Konwencji Międzynarodowej, postanowień taryfowych oraz tablic opłat przewozowych.

Zwraca się szczególną uwagę na zmiany następujące: zniesienie zakazu obciążania przesyłek zaliczeniami, postanowienie obliczania przewoźnego za łączną odległość kolei uczestniczących w przewozie oraz obniżenie stawek taryfowych, podanych w tablicy A dla węgla i w tablicy B dla koksu z Polski.

Dodatek ten można nabyć we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych lub na zamówienie na stacjach, wymienionych w taryfie.

47.

Nr. III. A. 924/28 z dnia 17 lutego 1928 r. Polsko-węgierski Związek kolejowy.

Z dniem 1 marca 1928 r. wchodzi w życie bezpośrednia taryfa związkowa polsko-węgierska, składająca się z Zeszytu 1 na przewóz towarów (z wyłączeniem żywych zwierząt i węgla), oraz z Zeszytu 2 na przewóz węgla kamiennego, brykietów z węgla kamiennego i koksu.

Zeszyt 1 zawiera postanowienia regulaminowe i ratyfowe, taryfy artykułowe wraz ze spisem tych taryf i skorowidzem włączonych do nich towarów, wykaz odległości taryfowych i przepisy kierunkowe.

Opłaty przewozowe w tym zeszycie podane są w walucie polskiej t. j. w groszach polskich za 100 kg.

Równocześnie wprowadza się w tym zeszycie następujące zmiany i prostuje omyłki, zaszłe w czasie druku:

1) **na str. 3** w ustępie „Zeszyt 2", wierszu drugim wyraz „komunikacji" zastępuje się wyrazem „konwencji".

2) **na str. 10,** Rozdział A—I, ustęp 2 uzupełnia się nowem zdaniem:

„Taryfa artykułowa Nr. 1 (towary różne i t. p.) będzie jednak stosowaną tylko na żądanie nadawcy zamieszczone w liście przewozowym".

na str. 16. Rozdział B—I a) dodaje się w ustępie 3, wierszu drugim, po słowach „tej taryfie" słowa: (Rozdział F).

na str. 43. Rozdział D—3, Taryfa Nr. 1 dodaje się następujący nowy ustęp:

„Taryfa niniejsza będzie stosowaną tylko na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym".

na str. 47, w taryfie Nr. 1, tablicy odcinkowej B, punkcie stycznym VI, przy nazwie stacji Nagykanizsa stawkę dla przesyłek 5 tonn 1452 zastępuje się cyfrą 2452,

na str. 51. Rozdział D—3, Taryfa Nr. 2, ustęp „Opłaty" otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„Przy przesyłkach zbóż wymienionych pod a) z Polski do Węgier stawki tablicy odcinkowej B skraca się o 15 gr.".

Zeszt 2 zawiera postanowienia specjalne do Konwencji międzynarodowej, postanowienia taryfowe, spis ładowni, względnie stacyj kopalnianych, opłaty przewozowe w walucie węgierskiej t. j. w fillerach węgierskich za 100 kg, wykaz odległości i drogi kierunkowe.

Taryfę powyższą w cenie 25 zł. za zeszt 1, zaś 15 zł. za zeszyt 2 można nabyć w Dyrekcjach kolejowych lub zamawiać za pośrednictwem stacyj w taryfie wymienionych.

48.

Nr. III/Tb 1809/28 z dnia 25 lutego 1928 r. W sprawie sprostowania Wykazu Odległości Taryfowych ważnego od 1.IX. 1927 r.

Z ważnością od 1 września 1927 r. należy w egzemplarzach Wykazu, w których zaszedł błąd drukarski, sprostować na str. 183 w relacji Podbrodzie—Toruń Przedmieście na 711 klm w miejsce wydrukowanych 71 klm.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

49.

Nr. IV. 18798/12/27 z dnia 15 lutego 1928 r. W sprawie przepisów o korzystaniu z wagonów restauracyjnych.

Ogłoszone zarządzeniem z dnia 6 października 1923 r. Nr. dz. IV/12857/17 przepisy o korzystaniu z wagonów restauracyjnych Ministerstwo Komunikacji zmienia niniejszem jak następuje:

1) Dostęp podróżnym do wagonu restauracyjnego dozwolony jest dopiero w 20 minut po wyjeździe pociągu ze stacji początkowej.

Przepis ten nie obowiązuje, jeżeli w składzie danego pociągu są włączone wagony, które uniemożliwiają bezpośrednie przejście przez wagony do wagonu restauracyjnego.

2) Podróżni z biletami 1-szej, 2-giej i 3-ciej klasy mogą zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym w czasie trwania serji drugich śniadań, obiadów lub kolacji, na czas trwania tej serji, na którą opiewa znaczek, przedtem im wydany przez obsługę wagonu.

Bez takiego znaczka tylko podróżni z biletami 1-szej i 2-giej klasy mogą zająć miejsce w wagonie restauracyjnym i to dopiero po tych, którzy się w znaczek zaopatrzyli.

3) W czasie przed pierwszą, a po ostatniej serji drugich śniadań, obiadów lub kolacji mogą podróżni z biletami klasy 1-szej i 2-giej zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym, o ile względy na obsługę innych podróżnych na to pozwalają.

4) Każdy podróżny z biletem klasy 3-ej napotkany w wagonie restauracyjnym w warunkach niezgodnych z punktem 2-im będzie uważany za nieprawnie jadącego w wagonie klasy 2-ej i podlega opłacie w myśl art. 16 Przepisów Przewozowych.

50.

Nr. IV. 2051/14/28 z dnia 11 lutego 1928 r. W sprawie zmiany systemu hamulca na C. S. D.

Koleje Czechosłowackie pismem z dnia 2 lutego 1928 r. zawiadomiły, że stopniowo zmieniają hamulec Hardy na Westinghousa.

Od 15.V. 1928 r. wszystkie pociągi na linji Petrowice n. B.—Bohumin—Praha—Plzen—Cheb i na linji Bohumin—Breslau będą prowadzone na hamulcach Westinghousa.

Na linji Praha—Karlovy Vary tymczasowo stosowany będzie jeszcze hamulec Hardy.

Podając powyższe do wiadomości Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że

1) do kursów pomiędzy Polską a Węgrami można dostarczać wagonów zaopatrzonych w hamulec Westinghousa,

2) również do kursów pomiędzy Warszawą i Lwowem a Pragą, Pilznem i Chebem — wagonów z hamulcem Westinghousa,

3) natomiast do kursów Warszawa—Karlovy Vary i do wszystkich kursów pomiędzy Polską a Austrją należy używać wagonów z hamulcem Hardy i Westinghousa.

51.

Nr. IV. 11120/11 z dnia 18 lutego 1928 r. W sprawie przyłączenia odcinków Tarnobrzeg (wyłącznie) — Sobów, z przylegającą częścią szlaku Sobów—Sandomierz i Sobów—Rozwadów (wyłącznie) do Dyrekcji Radomskiej.

Z dniem 1 kwietnia r. b. odcinek Tarnobrzeg (wyłącznie) — Sobów, z przylegającą częścią szlaku Sobów—Sandomierz i odcinek Sobów—Rozwadów do obecnej granicy między Dyrekcjami Krakowską i Lwowską (bez Rozwadowa) przechodzi do Dyrekcji Radomskiej.

Granica między Dyrekcjami Krakowską i Radomską ustala się na klm. 73,775 linji Dęblin—Rozwadów, a między Dyrekcjami Radomską i Lwowską na klm. 96,557 tej samej linji.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

52.

Nr. V. 1861/28 z dnia 23 lutego 1928 r. W sprawie objazdów okresowych dokonywanych przez Komisje Dyrekcyjne.

W celu ściślejszego kontaktu pomiędzy Centralą Dyrekcji a linją powinny się odbywać dwa razy do roku objazdy linji przez Komisje, pod przewodnictwem Prezesa Dyrekcji w składzie Naczelników Wydziałów, administracji linjowej i przy udziale przedstawiciela Ministerstwa.

Objazd wiosenny powinien być wykonany do 1 maja, aby Dyrekcje w ustalonym terminie mogły przedstawić preliminarz do Ministerstwa.

Do czasu przyjazdu Komisji administracja linjowa powinna przygotować dla danej linji kilometryczny wykaz robót, przewidywanych w preliminarzu na rok następny. Wykaz taki powinien zawierać w sobie wyszczególnienia robót, dotyczących nietylko służby drogowej, ale też i wszystkich innych służb. W tym celu Naczelnicy Oddziałów Eksploatacyjnego i Mechanicznego przesyłają zawczasu Naczelnikowi Oddziału Drogowego swoje dane.

Wyszczególnienie robót w kilometrycznym wykazie danej linji może nie zawierać w sobie danych, dotyczących ilości robót i cen, które określają się następnie dla tych tylko robót, które będą zaaprobowane przez Komisję Dyrekcyjną podczas objazdu.

Objazd jesienny ma głównie na celu zbadanie wykonanych w okresie budowlanym robót, jak pod względem ich ilości i jakości, tak też i ze strony kredytowej. W razie przekroczenia przydzielonych kredytów administracja linjowa powinna przedstawić tej Komisji uzasadnione wyjaśnienia na miejscu. Objazd jesienny powinien być zakończony do 1 listopada.

Prezes Dyrekcji uzgadnia z Departamentem V Ministerstwa plan ułożonego objazdu linij zawczasu, aby Ministerstwo mogło wydelegować do Komisji swego przedstawiciela. Nieprzybycie przedstawiciela Ministerstwa nie powinno wstrzymywać prac Komisji.

Prócz wyżej wymienionych celów objazd linij przez Komisję Dyrekcyjną należy wykorzystać:

1) do załatwienia na miejscu spraw, wymagających długiej drogi kancelaryjnej pomiędzy odnośnemi Wydziałami, a także pomiędzy administracją linjową a Wydziałami,

2) do przekontrolowania na miejscu potrzeb administracji linjowej i

3) do udzielania odnośnych wskazówek, dotyczących stanu linij, robót i urządzeń.

53.

Nr. V. 1324/17/28 z dnia 23 lutego 1928 r. W sprawie przechowywania podkładów.

Niejednokrotnie już Ministerstwo Komunikacji wskazywało na to, że podkłady — zwłaszcza przed nasyceniem — winny być przechowywane w sposób, któryby ochronił je od zakażenia grzybem. Ostatnie zarządzenie w tym kierunku, mianowicie Nr. V. 73/26 z dnia 12.I. 1926 r. wskazywało na konieczność składania w tym celu dolnej warstwy stosów podkładowych nie wprost na ziemi, lecz na umyślnych podpórkach ze zdrowych, dobrze nasyconych podkładów. Zaznaczona tam została również niezbędność usuwania wiórów jako ewentualnego rozsadnika grzybów.

Tymczasem w ostatnich czasach stwierdzono, że Dyrekcje nie wszędzie stosują się do wskazań powyższych i że stosy podkładów składane są na legarach właściwych lecz albo wprost na ziemi, albo też na starych częściowo zmurszałych podkładach.

Wobec tego Ministerstwo Komunikacji poleca ponownie zwrócić baczną uwagę na sposób układania podkładów w stosach i przestrzegać mianowicie, aby dolne warstwy tychże leżały na legarach z nasyconych nowych podkładów; ewentualnie można również stosować w tym celu i odpowiedniej długości kawałki starych szyn.

Należy przytem oczyszczać starannie przyległy teren od wiorów i murszu.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
16	17/II	123	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 lutego 1928 r. w sprawie budowy kolei Herby—Inowrocław.
"	"	129	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. w sprawie zmiany art. 5 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 stycznia 1928 r. w sprawie jednorazowego zasiłku dla funkcjonarjuszów państwowych, sędziów, prokuratorów, osób wojskowych oraz emerytów, wdów i sierot.
"	"	134	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1927 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie zmiany rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych, stałych i dziennie płatnych pracowników.
19	27/II	167	Rozporządzenie Ministra Rolnictwa z dnia 9 stycznia 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Skarbu i Komunikacji w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 sierpnia 1927 r. o zwalczaniu zaraźliwych chorób zwierzęcych.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Mgr. praw. Sławikowski Józef, Radca k. p. i Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Naczelnikiem Wydziału Rachunkowego tej samej Dyrekcji.

Nr. I/2846/28.

Byczkowski Tadeusz Franciszek, Kierownik Działu Ogólno-Handlowego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie— Naczelnikiem Wydziału Handlowo-Taryfowego tejże Dyrekcji.

Nr. I. 23799/1—D/27.

Inż. Zacharjasiewicz Józef, Kontroler Maszynowy w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Naczelnikiem Parowozowni I kl. w Rzeszowie, w okręgu tejże Dyrekcji.

Nr. I. 23183/27.

Przeniesienie w stan spoczynku:

Jachymiak Ludwik, Starszy Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — z dn. 1 kwietnia 1928 r., na własną prośbę.

Nr. I. 2848/28.

K O N K U R S Y:

1) na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-Gospodarczego w Wydziale Kolei Wąskotorowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu,

2) na stanowisko Kierownika Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz odpowiednia praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin składania podań: do dn. 1 kwietnia 1928 r.

Nr. I. 27014/1—F/27.

Unieważnienie biletu okresowego Nr. 114.

Unieważnia się, z powodu kradzieży, bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy II Nr. 114 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla Oddziału II Sztabu Generalnego z terminem ważności do 31 grudnia 1928 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji P. K. P.

Poleca się wydać odpowiednie zarządzenia służbie stacyjnej i rewizyjnej.

Drukarnia Państwowa. Nr. 40230. 6.III.28. 7900.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.